Kollision zwischen Tanker und Fregatte

In den frühen Morgenstunden des 8. November 2018 sank die Fregatte der Königlich Norwegischen Marine „Helge Ingstad“ nach Zusammenstoß mit dem Tanker „Sola TS“ in der Nähe von Bergen (Norwegen). „Sola TS“ war am Terminal in Sture mit Rohöl beladen worden und setzte sich von dort in Marsch. Die „Helge Ingstad“ lief nach einer Manöverteilnahme in den heimatlichen Marinestützpunkt ein.

Figure 1: The vessels collided outside the Sture Terminal in the Hjeltefjord. Map: The NCA/AIBN

Der erste Teil des Berichtes, der die Abfolge der Ereignisse bis zum Zeitpunkt der Kollision aufarbeitet, liegt jetzt vor (*Sommer 2020*). Die detaillierte Analyse der SHT ergab, dass keine einzelne Handlung oder Störung zum Unfall geführt hat – vielmehr war eine Reihe komplexer Faktoren und Umstände ursächlich für die Kollision.
Technisches Versagen wird derzeit ausgeschlossen – bei allen drei Beteiligten: den beiden Kollisionsgegnern und der Verkehrsleitstelle.
Die Unfalluntersuchungsstelle (SHT) gibt insgesamt 15 Empfehlungen. Neun davon betreffen die Marine, eine wendet sich an das Verteidigungsministerium, eine an die norwegische Seeschifffahrtsbehörde, während jeweils zwei an den Reeder der „Sola TS” und die norwegische Küstenverwaltung gerichtet sind.

Die Beteiligten: Verkehrsleitzentrale – Tanker – Fregatte

Von zentraler Bedeutung ist die Art und Weise der Zusammenarbeit zwischen der verkehrsleitenden Stelle Fedje Vessel Traffic Service (Fedje VTS), dem 110.000-Tonnen Tanker und der Fregatte – bis hin zu einem der Situation nicht gerecht werdenden Kommunikationsverhalten.

Zwar hatte die „Helge Ingstad“ ihre Einfahrt in den Hjeltefjord angemeldet (02:38 Uhr) sie blieb aber bei ca. 17 kn Fahrt. Aufgrund ihres lediglich passiv geschalteten AIS (Automatisches Identifizierungssystem), d.h. sie selbst übermittelte keine Daten, wurde ihre Route seitens der Verkehrsleitstelle Fedje VTS nicht weiter verfolgt (!?). Der Tanker „Sola TS“ legte nun nach Ende seiner Beladung vom Sture Terminal ab – 03:45 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt war der Tanker 5,65 sm (10 464 m) von der „Helge Ingstad“ entfernt. Die Decksbeleuchtung blieb wegen Arbeiten an Oberdeck eingeschaltet – sie überstrahlte die Positionslaternen. Das war einer der Gründe für die Fehleinschätzung der navigatorischen Situation durch die Brückenbesatzung des sich nähernden Kriegsschiffes.

Ebenso maßgeblich für die Havarie war der Umstand, dass keine der beteiligten Parteien die zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel ausreichend nutzte. In einem überwachten Gebiet, in dem AIS als primäre und mitunter einzige Informationsquelle von den Verkehrsteilnehmern genutzt wird, ist dessen restriktiver Gebrauch durch die Fregatte unverständlich.

Zum Zeitpunkt des Ablegens des Tankers war die Verkehrssituation eigentlich übersichtlich. Die Fregatte hatte ein südwärts fahrendes Schiff direkt vor sich sowie drei nordwärts und ein südwärts fahrendes Schiff südlich des Sture-Terminals. Plus: „Sola TS“ und die Schlepper „Ajax“ und „Tenax“. Diese hatten das Ölverlade-Terminal verlassen und eine Drehung eingeleitet, um den Tanker in Richtung Norden zu bringen.

wurde man zum gleichen Zeitpunkt gewahr, dass es sich bei dem bisher als stationär betrachteten Objekt um den Tanker handelte. Das in letzter Sekunde angeordnete Rudermanöver blieb wirkungslos.

Um 04:01:15 Uhr kollidierten die Schiffe. Der erste Aufprallpunkt war der Steuerbord-Anker von „Sola TS“ und der Bereich direkt vor dem Steuerbord-Torpedomagazin von „Helge Ingstad“.

Um 03:57 Uhr betrug die Distanz zwischen den beiden späteren Kollisionsgegnern nur noch 2 720 Meter – die Fregatte auf Südwestkurs mit 17 kn Fahrt, der Tanker nahm langsam Fahrt auf, nun bei 6,1 kn. Um 04:00 Uhr kam es zur ersten Kontaktaufnahme auf UKW zwischen der „Helge Ingstad“ und der „Sola TS“. Zu diesem Zeitpunkt waren die beiden Schiffe ca. 875 m voneinander entfernt.

Bei der hohen Annäherungsgeschwindigkeit der beiden („Sola TS“ machte nun 7,2 kn Fahrt), reduzierte sich die Entfernung schnell. Der Lotse auf der „Sola TS“ befahl um 04:00:50 volle Fahrt zurück. Dieses Manöver des letzten Augenblicks kam zu spät. Auf der „Helge Ingstad“

Um das Sinken zu vermeiden, wurde die Fregatte auf die Felsenküste gesetzt. Dort blieb sie mit erheblicher Schlagseite und teilweise voll Wasser gelaufen liegen. Die Schäden waren so groß, dass die Norwegische Marine sich zur Abwrackung entschloss.

STH-Empfehlungen an alle Beteiligten

Eine Verkettung verschiedener Umstände führte schlussendlich zur Kollision. Insofern richtet die Behörde ihre Empfehlungen an alle Beteiligten bzw. deren Vorgesetzte.

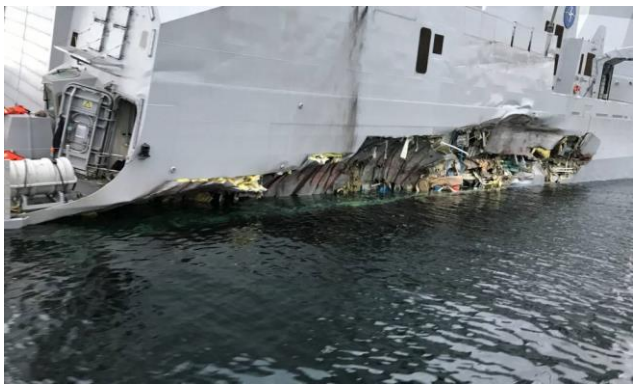
Seitens der Fregatte waren Ausbildung sowie organisatorische Mängel ausschlaggebend für eine nicht ausreichende ‚situational awareness'. Die Empfehlungen an die Marine reichen von einer Überprüfung des Laufbahnaufbaues, über die nautische Ausbildung, Brückenmanagement bis hin zum Gebrauch von AIS.

Seitens der Verkehrsüberwachung, deren personelle, technische und organisatorische Aufstellung als nicht adäquat betrachtet wird, sollte die Funktionalität dahingehend verbessert werden, das System an die Erfordernisse des Schiffsverkehrs anzupassen. Dazu zählt die Versorgung der Verkehrsteilnehmer mit relevanten und zeitnahen Informationen sowie Organisation des Verkehrs.

Der Reeder der „Sola TS" solle sein Lichtmanagement revidieren. Weiterhin solle er seine Praxis in Bezug auf die Zusammenarbeit auf der Brücke sowie sicherer Navigation bei Lotsenunterstützung überprüfen und verbessern.

Schließlich wird das Verteidigungsministerium gebeten, ein System einzuführen, das der Marine einen systematischen Überblick und eine Kontrolle der Ruhezeiten ermöglicht. Darüber hinaus sollten Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben werden, wenn vorgesehene Ruhezeiten nicht eingehalten werden.

Teil 2 des Untersuchungsberichtes wird sich mit den Folgen des Unfalls befassen – also alles, was nach dem Zeitpunkt der Kollision zutrug. Dies ist insbesondere auch für Fragen des Schiffsdesigns relevant. Es gab schiffbauliche Zweifel im Zusammenhang mit dem Wassereinbruch und Spekulationen über das schnelle Sinken der Fregatte.



Fußnote: *Interessanterweise greift die Kommission auch eine bei der Klassifizierung der Fregatte durch den DNV GL (24.11.2014) gemachte Bemerkung hinsichtlich des Geräuschpegels auf der Brücke auf. Es heißt, das Belüftungssystem der Brücke sei so laut, dass es für das Brückenteam schwierig ist, auf normale Weise zu kommunizieren. Übermäßige Geräuschpegel, die die Sprachkommunikation stören, Ermüdung verursachen und die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems beeinträchtigen, sind zu vermeiden – so die Empfehlung des DNV GL. Die zuständigen Stellen im norwegischen Beschaffungswesen hatten mit dem Hinweis „Der Geräuschpegel auf der Brücke liegt unterhalb des RAR27-Grenzwertes, weswegen NDLO keine weiteren Maßnahmen beabsichtigt" mögliche Verbesserungen nicht implementiert.*